

Luftherrschaft

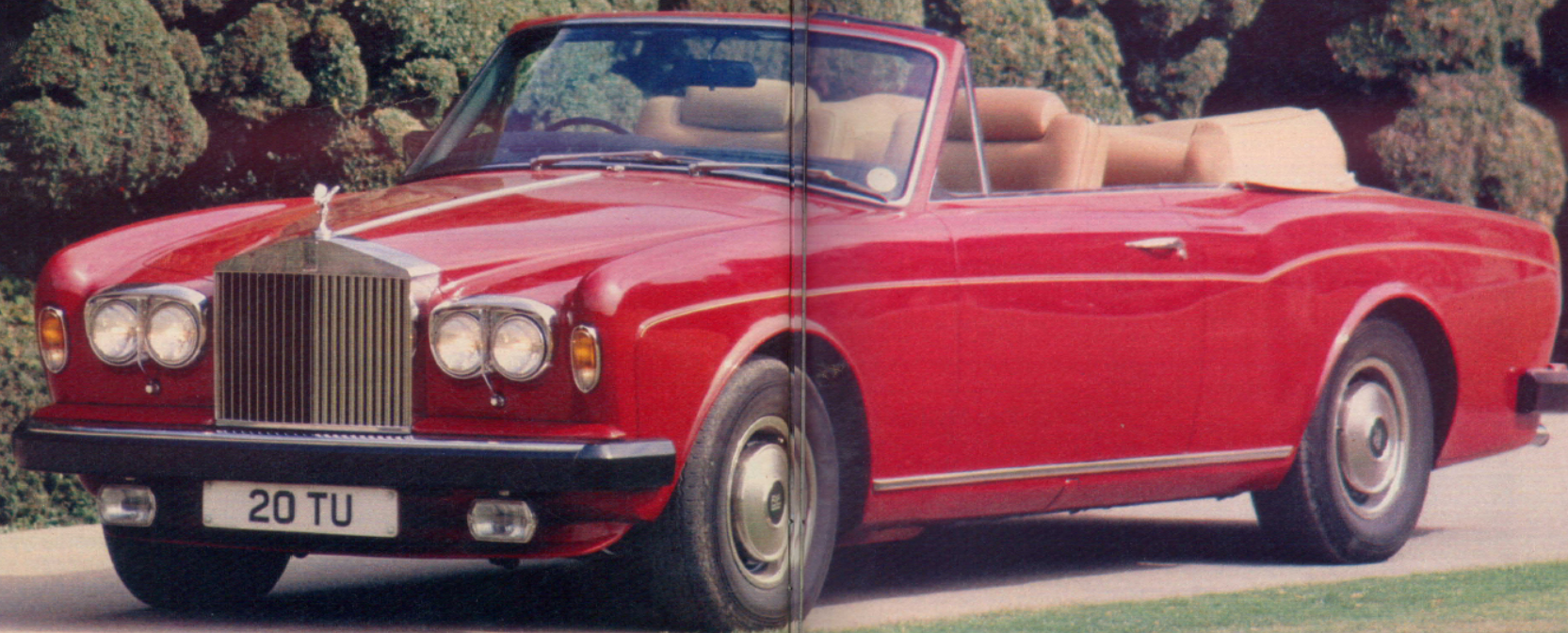
Fahrbericht Rolls-Royce Corniche Convertible
Das teuerste offene Auto der Welt.

Von Götz Leyrer

Die Firma Rolls-Royce, nach eigener Einschätzung Hersteller der besten Automobile der Welt, ist auch nicht mehr das, was sie einmal war. Denn wer heute einen Rolls kauft, und sei es auch ein so exklusiver wie der offene Corniche, tut im Grunde nichts anderes als ein Mensch, der beim VW-Händler einen Golf bestellt: Er wählt die Farbe

auto
motor
sport

TEST & TECHNIK



Frische Luft für Millionäre:
Rolls-Royce Corniche Convertible.

Fahrbericht Rolls-Royce Corniche Convertible

aus, unterschreibt einen Kaufvertrag mit viel Kleingedrucktem auf der Rückseite und wartet anschließend, bis er seine Neuerwerbung abholen kann.

Früher war der Weg zum Rolls-Royce bedeutend aufregender: Da konnte der angehende Besitzer des noblen britischen Statussymbols noch nach London reisen, die zu Rolls-Royce gehörende Karosserie-Schneiderei Mulliner Park Ward besuchen, und dort — zusammen mit erfahrenen Meistern ihres Fachs —

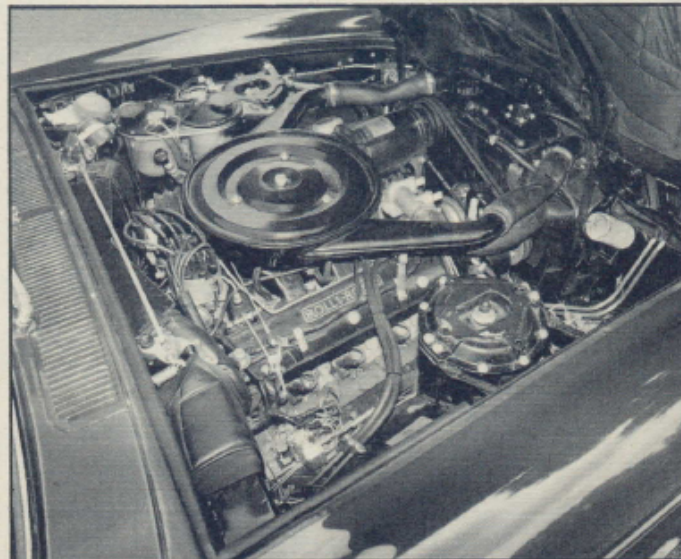
Fast schon ein Massenprodukt

einen mächtigen Stapel wertvollen Walnußholzes durchwühlen, um die ihm zusagende Maserung auszuwählen.

Oder er konnte eigenhändig jene fünf Kuhhäute betasten, mit denen der Innenraum seines Rolls ausgeschlagen werden sollte — kostbare Tiergewänder, gegerbt von der Firma Connolly Brothers in London, die ausschließlich die exklusivsten Automobilhersteller mit ihren wohlriechenden Produkten beliefert.

„Solche Sonderwünsche“, bedauert Rolls-Verkaufsmanager Ulrich Buck, „können wir heute leider nicht mehr berücksichtigen — dafür bauen wir einfach zu viele Autos.“ In der Tat: Allein vom zweitürigen Corniche entstanden 1979 ganze 528 Exemplare — 439 davon waren Cabriolets, der Rest sogenannte Saloons mit festem Blechdach.

Fast eine Massenproduktion also, aber sie geht doch in ganz anderer Weise vonstatten als beim Volkswagenwerk in Wolfsburg. Denn bei Mulliner Park Ward, wo die Corniche-



Im Corniche mehr Leistung: Rolls-Royce-Motor

Auf einen Blick

Rolls-Royce Corniche Convertible

Technische Daten und Fahrleistungen

MOTOR

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°) vorn längs eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle (Stirnantrieb), Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, Doppel-Fallstromvergaser, elektrische Kraftstoffpumpe, kontaktlos gesteuerte Transistor-Zündanlage.

Leistung 147 kW (200 PS) bei 4200/min, Hubraum 6750 cm³, Bohrung x Hub 104,1 x 99,1 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, maximales Drehmoment 435 Nm bei 3000/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler.

Übersetzungen: I. 2,50, II. 1,50, III. 1,0, R. 2,0, Achsantrieb 3,08 : 1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitziges Cabriolet. Selbsttragende Karosserie mit Hiffrahmen, zwei Türen. Hauben und Türen aus Leichtmetall. Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, automatische Niveauregulierung an der Hinterachse, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulisch betätigte Dreikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreife 6 JK x 15, Reifengröße 235/70 HR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 3050 mm, Spur vorn/hinten 1524/1513 mm, Außenmaße 5196 x 1830 x 1520 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 600 L, Tankinhalt 107 L, Leergewicht 2250 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2760 kg.

FAHRLEISTUNGEN*

Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
Beschleunigung
0—100 km/h 10,7 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)
Bei 90 km/h im III. Gang 15,6
Bei 120 km/h im III. Gang 19,3
Stadtverkehr 24,0
Kraftstoffart Super

Wartung

Inspektion . . alle 10 000 km
Ölwechsel . . alle 10 000 km

Serienausstattung

- Elektrisch betätigtes Verdeck
- Elektrisch verstellbare Vordersitze (achtfach)
- Elektrisch betätigte Fensterheber
- Automatische Klimaanlage
- Lederausstattung
- Stereoanlage
- Niveauregulierung
- Tempomat

Richtpreis

Rolls-Royce Corniche Convertible DM 247 922,—

Hersteller: Rolls-Royce Ltd., Crewe, England.

* Werksangaben

Modelle gebaut werden, gibt es natürlich kein Fließband — hier werkeln hochqualifizierte Handarbeiter in aller Ruhe vor sich hin, und sie tun dies mit einer Hingabe und Sorgfalt, die den erstaunten Betrachter zwei Dinge schnell begreifen läßt: Daß es durchaus acht Monate dauern kann, bis aus einer Rohkarosserie ein Corniche geworden ist, und daß ein solches Auto einen Preis hat, für den man anderswo schon eine Eigentumswohnung in guter Lage bekommt.

Ein offener Corniche kostet derzeit 247 922 Mark, aber das scheint betuchte Leute keineswegs abzuschrecken. Mulliner Park Ward jedenfalls ist voll ausgelastet, denn vor allem die Amerikaner sind scharf auf das herrschaftliche Obenohne-Auto, dessen französischen Namen — die Corniche ist eine Küstenstraße in Südfrankreich — sie respektlos in „Cornitschi“ umfunktioniert haben.

Was sind das für Menschen, die für ein Auto derart viel Geld auszugeben bereit sind? Rolls-Generaldirektor David Plastow weiß darauf eine ganz einfache Antwort: „Wer Maßanzüge trägt und italienische Schuhe kauft“, meint er, „für den ist eben auch im Automobil-Bereich irgendwann einmal das Beste gerade gut genug.“

Nun kann man sich sicherlich darüber streiten, ob ein Rolls-Royce wirklich das beste Auto

Der Mythos vom besten Auto der Welt

der Welt ist — fest steht indessen, daß es nichts sonst auf vier Rädern gibt, das eine solch gediegene Atmosphäre ausstrahlt wie die majestätischen Karossen mit der geflügelten Emily auf dem schroffen Kühlergrill.

Wer den Corniche betritt, wird sich diesem spezifischen Flair



Traditionell: Rolls-Royce-Gesicht



Geräumig: viersitziger Corniche-Innenraum



Markensymbol: Emily



Neu: Bürsten für die Scheinwerfer



Teuer: Rolls-Royce mit dem Corniche-Emblem



Gut bestückt: Türverkleidung



Exklusiv: Plakette des Karosiers



Handarbeit: poliertes Holzarmaturenbrett mit reichhaltiger Bestückung

Fahrbericht Rolls-Royce Corniche Convertible

kaum entziehen können. Denn wenn man Spaß an schönen Dingen hat, kommt man nicht umhin, das auf makellosen Hochglanz polierte Holzarmaturenbrett zu bewundern, dessen Maserung sich von links nach rechts spiegelbildlich wiederholt, oder auch genießerisch am weichen Leder zu schnuppern, das Damen reifen Alters auf nicht weniger behaarten Nähmaschinen zusammengefügt haben.

Qualität, das läßt sich nicht leugnen, ist bei Rolls-Royce zur Philosophie geworden: Wenn ein Rolls die Fabrik verläßt, können selbst die Argusaugen der Endkontrolleure keinen Verarbeitungsmangel mehr entdecken, und diese unbittlichen Prüfer, die sich mit ihrer Unterschrift für die Fehlerlosigkeit des fertigen Autos verbürgen, kriechen wirklich in die letzten Winkel und las-

Qualität durch perfekte Kontrolle

sen erbarmungslos alles zurückgehen, was ihren hochgesteckten Ansprüchen nicht genügt.

So vermittelt jeder satt einrastende Schalter das Gefühl von ausgefeilter Perfektion, und nur quengelige Naturen dürften sich daran stören, daß man im Rolls die Vielzahl der Bedienelemente erst einmal studieren muß, um vor Fehlgriffen sicher zu sein.

Hat sich der Fahrer allerdings erst einmal mit dem Wirrwarr elektrischer Hilfen vertraut gemacht, läßt sich der Rolls geradezu spielerisch bedienen. Selbst der Wählhebel des automatischen Getriebes beispielsweise arbeitet mit Servounterstützung, und auch sonst übernehmen Elektromotoren alle niederen Arbeiten, die in we-

niger noblen Autos mit eigener Muskelkraft bewerkstelligt werden müssen.

Dies gilt natürlich auch für das hervorragend verarbeitete Verdeck. Wenn einem der Sinn nach frischer Luft steht, muß man lediglich zwei leichtgängige Verriegelungshebel über der Windschutzscheibe lösen und anschließend auf einen Knopf drücken, worauf die komplizierte Faltkonstruktion sich unter leisem Summen nach oben erhebt und dann hinter den Rücksitzen in sich zusammenfällt.

Dann freilich ist es aus mit der Bequemlichkeit, denn nun gilt es, ebenfalls per Knopfdruck den Kofferraum zu entriegeln und dem geräumigen, mit weichem Teppich ausgeschlagenen Gepäckabteil eine Staubschutzhülle zu entnehmen, die mit zahlreichen Druckknöpfen über dem Verdeck arretiert wird.

Diese Handarbeit macht jedoch wenig Mühe: Der aus Leder geschneiderte Verdeck-

schoner nämlich wurde so maßgerecht gefertigt, daß er fast von selbst in die richtige Position rutscht und sich ohne Zerren und Drücken befestigen läßt.

Eine Fahrt im offenen Rolls — das ist selbst im dicksten Londoner Verkehr ein Erlebnis,

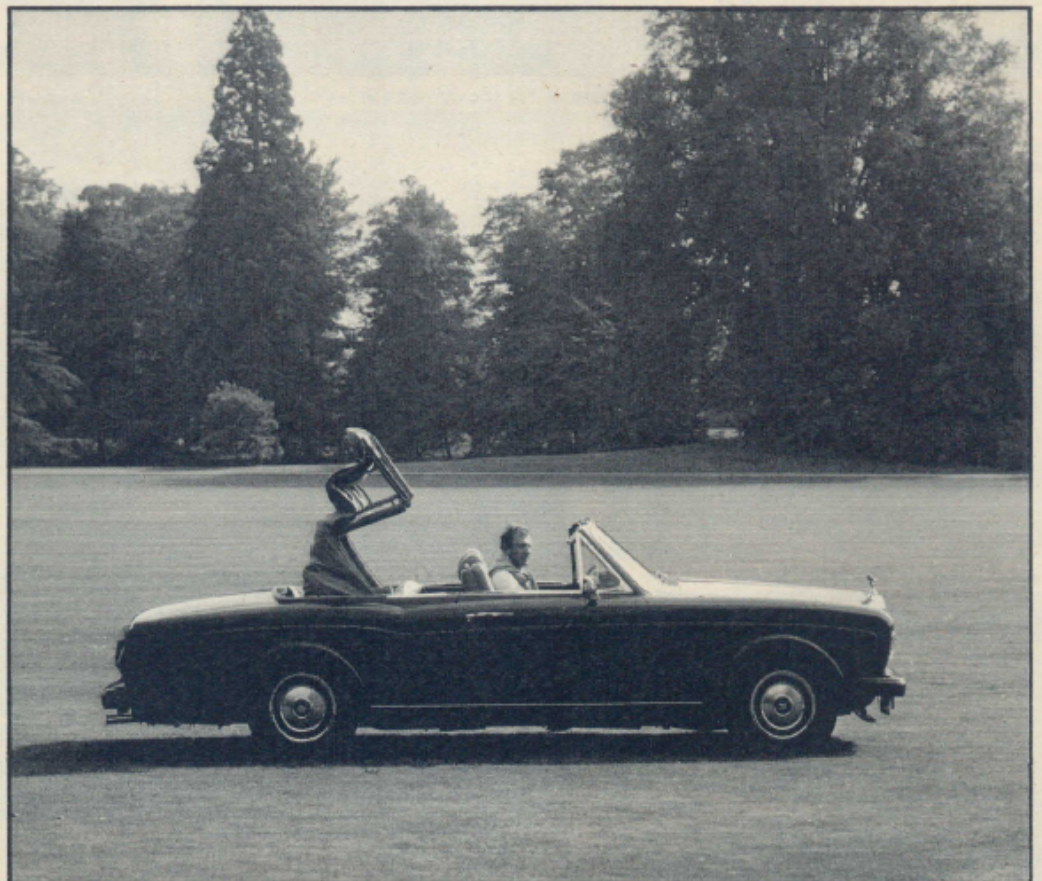
Openair-Festival für vier Personen

wenngleich sich verständlicherweise sofort der Wunsch aufdrängt, mit dem Corniche die Corniche unter die Räder zu nehmen. Ein Genuß ohne Reue allerdings ist das Openair-Festival nur für die beiden Vornitzenden: Sie werden vom Fahrtwind nur wenig belästigt, während die Fondpassagiere sich allenfalls über das üppige Raumangebot und die Tatsache freuen können, daß es ein so großes, vier-sitziges Cabriolet überhaupt noch gibt.

Ansonsten wird ihnen ziemlich übel mitgespielt. Spätestens oberhalb von 80 km/h bemächtigt sich der Wind mit schmerzhafter Intensität der Frisur, und wenn der Fahrer das zierliche Gaspedal noch etwas tiefer drückt, sorgt die anstürmende Luft für regelrechte Windgesichter mit zugekniffenen Augen und flatternden Wangen.

Vorn dagegen sind selbst noch 160 km/h ein Vergnügen — zumal der große Achtzylinder unter der Motorhaube fast unhörbar vor sich hinflüstert und die wohlabgestimmte Federung Bodenwellen so sanft absorbiert, daß sie die Insassen höchstens in Form einer weich wiegenden Vertikalbewegung zu spüren bekommen.

Im Federungskomfort gehört der Rolls tatsächlich zu den besten Autos der Welt, und auch sonst gibt es nichts, was einen ernsthaft stören könnte. So wirkt der Aufbau solide wie eine mittelalterliche Burg — selbst auf holprigen Landstraßen letzter Ordnung sind



Das Verdeck verschwindet auf Knopfdruck automatisch hinter den Rücksitzen

beim Corniche keine Verwindungserscheinungen zu beobachten. Daß es nirgendwo klappert, ist eigentlich ohnehin so selbstverständlich, daß man es kaum erwähnen muß.

Diese Vorzüge lernt der Corniche-Besitzer besonders dann schätzen, wenn es die Witterung geraten erscheinen läßt, mit geschlossenem Verdeck zu fahren und die Temperie-

Bei geschlossenem Dach wie eine Limousine

rung der Insassen der perfekt funktionierenden automatischen Klimaanlage zu überlassen.

Dann nämlich ist kaum noch zu spüren, daß man in einem Cabriolet sitzt. Das dick gepolsterte, mit einem Dachhimmel aus flauschigem Flanellstoff versehene Faltdach unterscheidet sich innen nicht von dem, was man von geschlosse-

nen Autos gewöhnt ist: Das Gestänge verbirgt sich hinter den sorgfältig eingepaßten Verkleidungen — außerdem schließt das Verdeck so dicht, daß auch bei einem Wolkenbruch kein Tropfen ins Wageninnere dringen kann.

„Jeder Rolls-Royce“, erzählt dazu Chefkonstrukteur Fritz Feller, „wird vor der Auslieferung einem simulierten Regenguß ausgesetzt, und wenn bei einem Cabriolet auch nur die kleinste Undichtigkeit festgestellt wird, passen wir das Verdeck von neuem an, bis es so sicher schließt wie ein Tresor.“

Eine cabriotypische Eigenschaft konnten allerdings nicht einmal die Rolls-Royce-Tüftler dem Corniche abgewöhnen: Wenn man mit geschlossenem Dach schnell fährt, machen sich deutliche Windgeräusche bemerkbar, die zwar erheblich geringer sind als bei den meisten anderen offenen Autos, aber immerhin dafür sorgen, daß im Convertible nicht ganz jene absolute Grabesstille

herrscht wie in den übrigen Rolls-Royce-Modellen.

Zu den Leisetretern gehört der Corniche aber dennoch, und weil er im Gegensatz zu den viertürigen RR-Limousinen eher etwas für sportliche Leute ist, wurde ihm außerdem etwas mehr Leistung spendiert als diesen ziemlich behäbigen Staatskarossen.

Sein ganz aus Leichtmetall gefertigter Achtzylinder nämlich besitzt nicht, wie etwa der des Silver Shadow, zwei sparsam bemessene SU-Vergaser, sondern eine von der deutschen Firma Solex stammende Vierfach-Gasfabrik, die das fast 6,8 Liter große Monstrum großzügiger mit Gemisch versorgt.

Rolls-Royce, über exakte Leistungsangaben seit jeher erhaben, nennt den dadurch erzielten Leistungszuwachs zwar „bedeutungslos“, aber Chefingenieur Feller, ein stets gut aufgelegter Österreicher, gibt schon zu, daß der dick wie ein Marmeladeneimer auf dem

Motor thronende Vierfachvergaser einige Pferdestärken lokermacht.

Tatsächlich setzt sich der fast 2300 kg schwere Corniche recht zügig in Bewegung und ist auch im oberen Geschwindigkeitsbereich nicht lahm: Noch bei rund 180 km/h bewirkt ein Tritt auf das Gaspedal einen spürbaren Schub — die Höchstgeschwindigkeit dürfte bei knapp 200 km/h liegen.

„Ob es nun 190 oder 200 km/h sind“, sagt dazu Fritz Feller, „ist aber eigentlich egal —

Komfort ist wichtiger als geringer Verbrauch

schließlich werden die meisten Rolls-Royce in Ländern mit Geschwindigkeitsbegrenzungen verkauft.“

Keine großen Gedanken macht er sich auch über den Benzinverbrauch. Daß ein Corniche selbst bei gemächlicher Fahrweise gut 20 L/100 km in sich hineinschlürft — „damit muß man sich eben abfinden“.

Ganz unrecht hat er damit wohl nicht: Wer einen Rolls kaufen kann, wird steigenden Benzinpreisen wohl gelassen gegenüberstehen. Und so denkt bei Rolls-Royce kein Mensch daran, einen sparsameren Corniche zu entwickeln — die Bestrebungen gelten eher noch ausgefeilterem Komfort und noch größerer Geräuschlosigkeit.

Einen Erfolg in dieser Richtung kann Fritz Feller schon jetzt verbuchen. Die neueste Version des Corniche wird mit einer lautlos arbeitenden Digitaluhr ausgerüstet. Das noch bei 60 Meilen hörbare Ticken, ein alter Werbespruch der seit 76 Jahren existierenden Firma, ist damit auch schon zu einer Legende geworden.



Elegantes Corniche Heck mit lederner Verdeck-Hülle

